

# 第16回経済常任委員会議案

日 時 平成21年9月17日(木曜) 時 分  
場 所 第1委員会室

## 1 開 会

## 2 議 件

### (1) 協議事項

ア 北海道町村議会議長会からの意見書提出要請の取扱いについて

### (2) 調査事項

ア 委員会の閉会中の継続審査及び調査の申し出について

資料1

## 3 その他

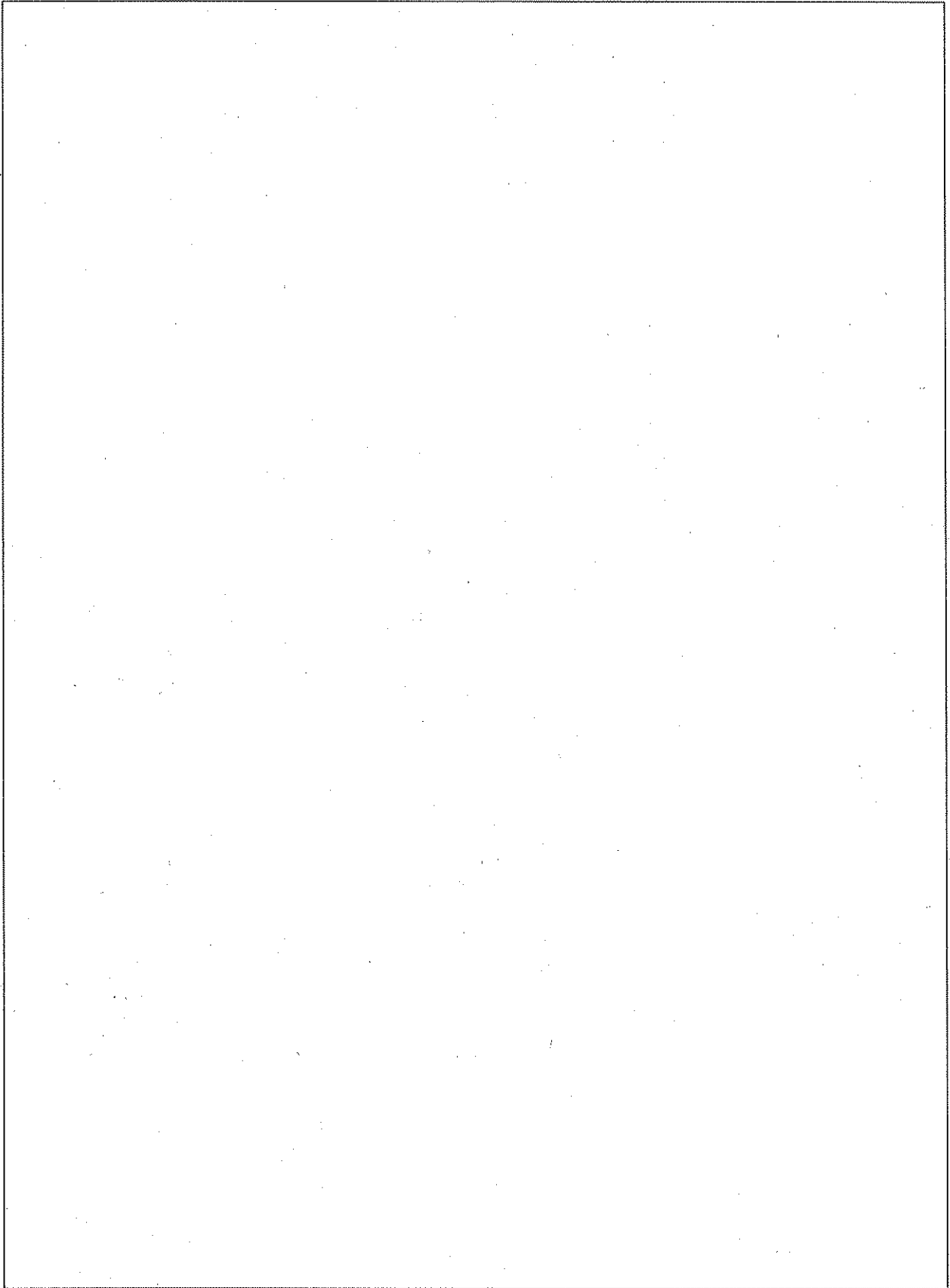
### (1) 次回委員会開催日程等について

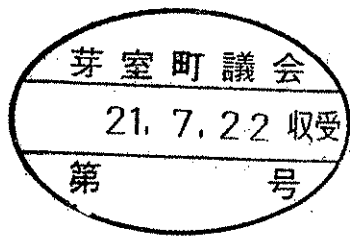
平成21年 月 日 ( 曜 ) 時 分～

### (2) その他

## 4 閉 会

メモ





平成21年7月21日

町村議会議長 各位

北海道町村議会議長会  
会長 川 股 博  
(公印省略)

### 道路の整備に関する意見書の提出について

このたび、北海道道路利用者会議（会長・小畑保則）及び北海道道路整備促進協会（会長・宮谷内留雄）から本会に対し、全道各村議会において別紙（案）の「道路の整備に関する意見書」を議決していただくよう要請がありました。

つきましては、各町村において今後開催される臨時会又は定例会において提案・議決の上、衆参両院議長及び関係大臣へ提出されますよう、特段のご高配をお願い申し上げます。

なお、議決後は、必ず本会宛て写しを送付のほか、別紙のとおり北海道道路整備促進協会宛てへも写しをファクシミリでご送付くださいますよう、あわせてお願い申し上げます。

平成21年7月10日

市町村議会議長 各位

北海道道路利用者会議会長

北海道議会議員 小畑 保則

北海道道路整備促進協会

蘭越町長 宮谷内 留雄

[ 印章省略 ]

「道路の整備に関する意見書」について（依頼）

謹啓 初夏の候 ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

日頃から、北海道の道路整備の促進や当団体の事業推進につきまして格別のご理解とご協力を賜り厚くお礼申し上げます。

昨年から今年にかけて道路整備に必要な財源の確保などにつきまして、各方面に対して要請活動を展開していただきましたことに心から感謝申し上げます。

さて、道路特定財源は今年度から一般財源化されましたが、従来の地方道路整備臨時交付金に代わるものとして「地域活力基盤創造交付金」が新たに創設されました。

さらに、地方財政が極めて厳しい中であって、広域分散型社会を形成し、道民の移動や物資の輸送などの大半を自動車交通に依存している本道にとって、必要な道路の整備を従来を超えるスピードをもって推進することが重要でございます。

当団体といたしましても、本道の発展と豊かな道民生活の確保のため、生活の生命線である道路の整備を促進するための予算確保に向けた運動をこれまで以上に強力に展開して参る所存でございます。

つきましては、貴議会におかれましても、この趣旨をご理解いただき、地方自治法第99条の規定に基づき、「道路の整備に関する意見書」をできるだけ早い時期に国会及び関係する省庁に提出していただくとともに、北海道選出の国会議員に対しても要望していただきますようお願い申し上げます。

なお、このことにつきましては北海道市議会議長会・北海道町村議会議長会及び北海道市長会・北海道町村会並びに180市町村長に対しても協力要請済でありますので申し添えます。

おって、議決された意見書につきましては、ご多用の折柄とは存じますが、その（写）をFAX（011-231-7110）により、当団体事務局までご送信くださいますよう併せてお願い申し上げます。

※<お願い>

・議決された年月日や状況につきましてもお知らせ願います。

=連絡先・FAX送信先=

両団体事務局

〒060-0004 札幌市中央区北4条西6丁目

北海道自治会館4階

代表

011-232-5311 (内線2344)

直通・FAX

011-231-7110

<担当 出村>

道路の整備に関する意見書（案）

北海道は、全国の22%を占める広大な面積に180の市町村からなる広域分散型社会を形成し、道民の移動や物資の輸送の大半を自動車交通に依存しており、道路は道民生活と経済・社会活動を支える最も重要な社会基盤である。

また、冬期の厳しい気象条件に加え多発する交通事故、自然災害時の交通障害や更新時期を迎え老朽化する道路施設など、道路を取り巻く課題は多い。

以上のことから、高規格幹線道路から住民に密着した市町村道に至る道路網の計画的・体系的整備はぜひとも必要であり、特に、いまだミッシングリンクの状況にあり、全国に比べて大きく立ちおけている高規格幹線道路ネットワークの早期形成は、圏域間の交流・連携の強化による地域経済の活性化、道民の命にかかわる救急搬送や災害対応といった安全で安心な生活を確保する上で不可欠である。

こうした中、地方財政は全国的な景気後退とともに税収が大きく落ち込むなど極めて厳しく、道路特定財源が一般財源化された現在、今後の道路整備は、国、地方などの適切な役割分担のもと必要な予算を確保するとともに、従来を超えるスピードをもって推進することが重要である。

このような状況を踏まえ、次の事項について強く要請する。

記

- 1 高規格幹線道路ネットワークの早期形成を図るため、整備中区間の早期供用を図るとともに、抜本的見直し区間の未着手区間や基本計画区間について早期事業化を図ること。
- 2 地域の暮らしを支える道路整備に必要な予算を確保するとともに、除排雪や適時適切な修繕など増大するストック維持に対する支援の拡充を図ること。
- 3 今後の事業評価に当たっては、地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、災害対策など地域にもたらされる多様な効果を総合的に評価すること。
- 4 道路整備に関する地域のさまざまな課題に対応できるよう、地域活性化基盤創造交付金制度のさらなる充実と必要額の確保を図ること。
- 5 地方の財政負担の軽減に資する地方道路整備臨時貸付金制度の維持・拡充を図ること。

以上、地方自治法第99条の規定により提出する。

平成 年 月 日

衆議院議長  
参議院議長  
内閣総理大臣  
総務大臣  
財務大臣  
国土交通大臣

} 各 通

〇〇 市町村議会議長 〇〇〇〇

<参考>

[北海道議会(平成21年度第2回定例会)]

道路の整備に関する意見書

北海道は、全国の22%を占める広大な面積に180の市町村からなる広域分散型社会を形成し、道民の移動や物資の輸送の大半を自動車交通に依存しており、道路は道民生活と経済・社会活動を支える最も重要な社会基盤である。

また、冬期の厳しい気象条件に加え多発する交通事故、自然災害時の交通障害や更新時期を迎え老朽化する道路施設など、道路を取り巻く課題は多い。

以上のことから、高規格幹線道路から住民に密着した市町村道に至る道路網の計画的・体系的整備はぜひとも必要であり、特に、いまだミッシングリンクの状況にあり、全国に比べて大きく立ちおくれている高規格幹線道路ネットワークの早期形成は、圏域間の交流・連携の強化による地域経済の活性化、道民の命にかかわる救急搬送や災害対応といった安全で安心な生活を確保する上で不可欠である。

こうした中、地方財政は全国的な景気後退とともに税収が大きく落ち込むなど極めて厳しく、道路特定財源が一般財源化された現在、今後の道路整備は、国、地方などの適切な役割分担のもと必要な予算を確保するとともに、従来を超えるスピードをもって推進することが重要である。

このような状況を踏まえ、次の事項について強く要請する。

記

- 1 高規格幹線道路ネットワークの早期形成を図るため、整備中区間の早期供用を図るとともに、抜本的見直し区間の未着手区間や基本計画区間について早期事業化を図ること。
- 2 地域の暮らしを支える道路整備に必要な予算を確保するとともに、除排雪や適時適切な修繕など増大するストック維持に対する支援の拡充を図ること。
- 3 今後の事業評価に当たっては、地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、災害対策など地域にもたらされる多様な効果を総合的に評価すること。
- 4 道路整備に関する地域のさまざまな課題に対応できるよう、地域活性化基盤創造交付金制度のさらなる充実と必要額の確保を図ること。
- 5 地方の財政負担の軽減に資する地方道路整備臨時貸付金制度の維持・拡充を図ること。

## 添付資料一覧

1. 平成21年度道路関係予算のポイント  
〔国土交通省道路局等編集抜粋〕
  
  2. 道路整備に関する提言・要望  
〔平成21年5月21日に北海道等道路関係6団体で、関係省庁及び北海道選出国會議員に対し提言・要望したものです〕
  
  3. 全国道路関係団体総会・大会決議文
    - \*平成21年5月21日  
道路整備の充実を求める全国大会
    - \*平成21年5月26日  
道路利用者会議題61回定時総会
- ・夫々、大会等終了後関係機関に要望したものです

平成21年度

道路関係予算のポイント

平成21年1月

国土交通省道路局

国土交通省都市・地域整備局

〔全国道路利用者会議・  
道路整備促進期成同盟会全国協議会謄写〕

# 第1 平成21年度予算の概要

## 1. 基本方針

平成20年12月8日政府・与党で合意した「道路特定財源の一般財源化等について」を踏まえ、以下を基本方針とします。

### (1) 道路特定財源の一般財源化

平成21年度予算において、揮発油税等の歳入を道路整備に使うことを義務付けている仕組みを廃止することとし、道路特定財源を全額一般財源化します。

また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止します。

### (2) 新たな中期計画

厳格な事業評価、政策課題及び投資の重点化など今後の選択と集中の基本的な方向性を示した「新たな中期計画」（平成20年12月24日）に従い、地域にとって必要な道路整備を着実に進めます。

なお、社会資本整備重点計画の道路分野に「新たな中期計画」を取り込み、重点計画を閣議決定します。

また、「地域づくり・まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置づけや役割を重視」して、地域にとって必要な道路について議論を進め、地方版の計画を策定します。

### (3) 厳格な事業評価の実施

今後の事業の実施に当たっては、最新のデータを基にした新たな交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法（平成20年11月公表）を用いて事業評価を厳格に実施します。

また、評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果を総合的に評価する仕組みの導入に向けてさらに検討を進めます。

### (4) 高速道路料金の引下げ等

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点からの高速道路の有効活用・機能強化を着実に実施します。

○政府・与党合意（平成19年12月7日）された総額2.5兆円による約10年間の取組

○「生活対策」（平成20年10月30日）で決定された総額5,000億円による当面平成22年度までの重点的な料金引下げ

### (5) 無駄の排除

道路関係業務の執行に対する厳しい批判を踏まえ、徹底的に無駄を排除するため、「道路関係業務の執行のあり方改革本部最終報告書」（平成20年4月17日）及び「行政支出総点検会議指摘事項」（平成20年12月1日）等を踏まえた支出等の改革を進めているところであり、平成21年度予算で約201億円の削減（平成20年度予算比）を反映します。

## 2. 決定概要

(単位：億円)

区 分	事業費	対前年度比	国 費	対前年度比
直 轄 事 業	17,753	0.88	12,548	0.88
補 助 事 業	6,240	0.63	3,645	0.65
有料道路事業等	14,655	1.05	1,273	0.96
計	38,648	0.88	17,466	0.83

※この他に、地域活力基盤創造交付金 9,400億円があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる

- <注> 1. 貸付金償還金等（国費821億円）を含む  
 2. 重要課題推進枠に係る施策（国費112億円）を含む  
 3. 本表のほか、高速道路料金の引下げ等（国費2,045億円）、地方道路整備臨時貸付金（国費1,000億円）、行政部費（国費167億円）に係る経費がある

財 政 投 融 資 19,625億円 (対前年度比 0.74)

<注> 財政投融資は、全額政府保証国内債である

### <参考1> 地域活力基盤創造交付金の創設

平成20年12月8日の政府・与党合意において、「地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金」を平成21年度予算において創設する」とこととされたことを踏まえ、同交付金として、一般会計・国土交通省に9,400億円が措置されました。

### <参考2> 道路に関連して地方へ配分される額

[H20]		[H21]	
補助事業	5,581	補助事業	3,645
地方道路整備臨時交付金	6,825	地域活力基盤創造交付金	9,400
計	12,406億円	計	13,045億円

### 3. 「生活対策」における高速道路料金引下げ

物流の効率化

(1) 地方部で、平日全時間帯を3割引に

※昼間は、小口短距離輸送の支援 ※夜間は、長距離輸送の支援

地域の活性化

(2) 地方部で、乗用車は、土日祝日、終日5割引で上限料金1,000円

※本四高速走行分:1,000円上限 ※アクアライン走行分:1,000円上限

(3) 大都市圏で、乗用車は、土日祝日、

①首都高速、阪神高速は終日500円

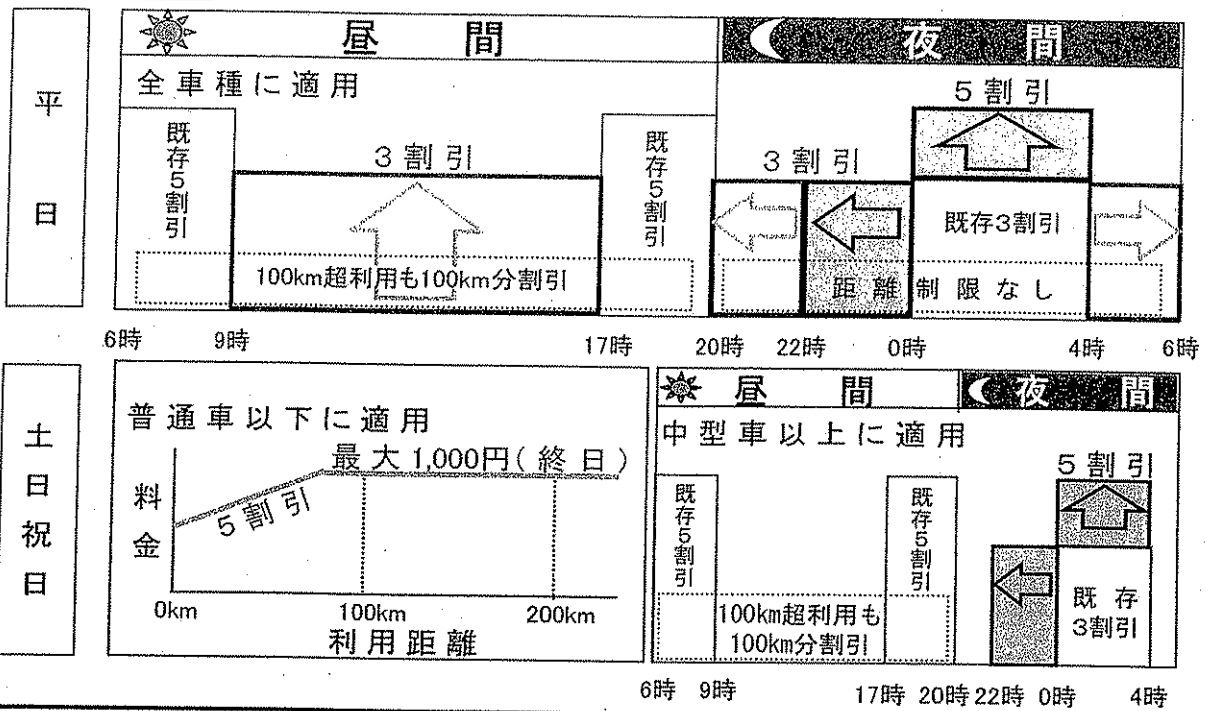
※首都高は日曜祝日

②大都市近郊区間は昼間3割引

#### 地方部の高速道路

生活対策で導入予定

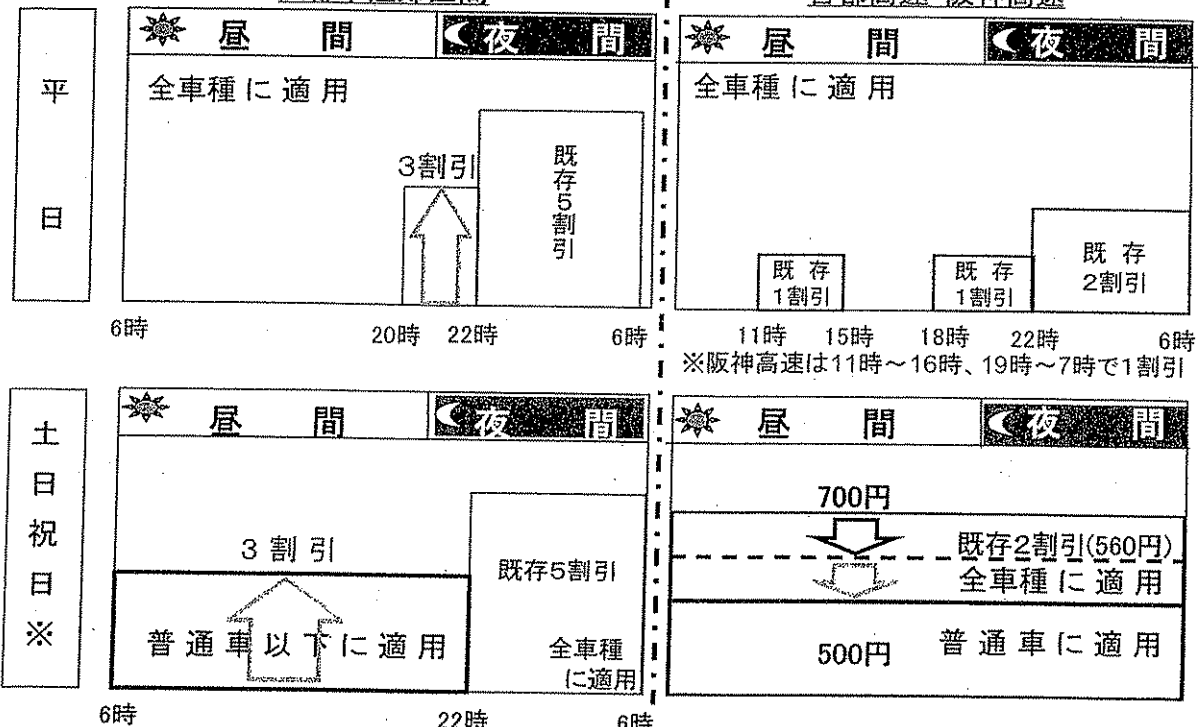
緊急総合対策で拡充済



#### 大都市圏の高速道路

大都市近郊区間

首都高速・阪神高速



※首都高は日祝日

<物流事業者向け大口割引5%を導入(H21~)>

道路特定財源の一般財源化等について

平成20年12月8日  
政府・与党

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 道路関連支出の無駄の排除  
道路事業・道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、平成21年度予算において、徹底したコスト縮減、ムダの排除に取り組む。
2. 道路特定財源制度の廃止  
平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第3条の規定を削除するとともに、地方税法などの所要の改正を行う。  
また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止する。
3. 新たな中期計画  
道路特定財源制度の廃止に際し、新たな中期計画は、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改め、他の公共事業の計画と同様とする。事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」(アウトカム目標)へと転換し、今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとする。  
今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて厳格な評価を行うことを明確にする。
4. 地域の基盤整備  
地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金(仮称)」を平成21年度予算において創設する。その際、これまで道路特定財源が充てられていた道路整備費等の見直しにより財源を捻出する。  
また、地方道路整備臨時貸付金制度については、引き続き維持する。
5. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化  
昨年12月の政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」に基づき、総額2.5兆円の債務承継を本年度末までに行い、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点からの高速道路料金の引下げ等を着実に実施する。  
なお、都市高速については、「生活対策」(平成20年10月30日新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定)における重点的な引下げの後に、上限料金を抑えつつ、対距離料金制度を検討する。
6. 一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方  
道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する。
7. 平成20年度予算における措置  
平成20年度予算において揮発油税収の減額補正が行われる場合には、これに伴い地方道路整備臨時交付金の減額補正も必要となるが、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、この交付金の減額を行わないこととし、当初予算額どおり交付金を執行できるよう、法的措置を講ずることとする。

(附記)

地方交付税は予算編成過程で増額。

## 第2 平成21年度予算のポイント<重点施策>

### ◎ 成長力確保のための基幹ネットワークの整備と有効活用

■我が国の競争力・成長力を確保するとともに、地域の自立を図る上で必要な企業立地、観光振興や物流の効率化等に資する基幹ネットワークの構築が必要

- ・基幹ネットワークについて、厳格な評価を行いつつ徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進
- ・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス道路の整備を推進
- ・国際標準コンテナ車の通行支障区間を早期解消

■地域の活性化、物流の効率化、都市部の渋滞解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応するため、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化が必要

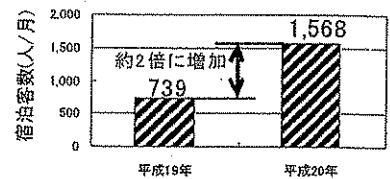
- ・政策課題に対応した効果的な高速道路料金の引下げを実施
- ・スマートインターチェンジの増設の推進及びスマートインターチェンジへのアクセス道路を整備する地方公共団体を総合的に支援

<整備効果事例：東海北陸自動車道（H20.7供用）>

- ◇白川郷～五箇山間  
2.8千台/日から7.2千台/日  
へと2.6倍に増加
- ◇飛騨清見～白川郷間  
開通区間の交通量は  
8.7千台/日
- ◇荘川～飛騨清見間  
6.5千台/日から12千台/日  
へと1.8倍に増加



■北陸方面（富山・石川・新潟）から長良川（鶴飼観光）周辺のホテルへの宿泊客数は、平成19年の約2倍に増加

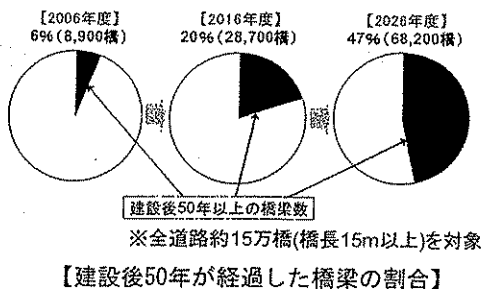


### ◎ 安全・安心で計画的な道路管理

■今後、高齢化した橋梁等が急増する中、過酷な交通状況下にある首都高速道路では、既に約18万件の補修が必要な損傷を発見し、順次補修。また約7割の市区町村では定期点検が未実施であり、安全で安心な通行を長期にわたり確保するため、定期的な点検により「早期発見・早期補修」を行う予防保全の推進が必要

- ・道路橋の予防保全の着実な実施に係る経費の創設【新規】
- ・地方公共団体における長寿命化修繕計画策定及び点検実施を支援【拡充】

※長寿命化修繕計画の策定のために実施する橋梁点検に要する費用を補助対象（平成23年度（市町村は平成25年度）まで）に追加



#### 点検の制度化

■点検の義務、技術基準の明定など点検を制度化

#### 長寿命化修繕計画の策定

■長寿命化修繕計画策定事業費補助制度に点検費用への補助を拡充

#### 予防保全の推進

■計画、点検、補修、架替の予防保全サイクルを支援

## ◎ 自転車利用環境の整備

■ 低炭素社会の実現や、近年急増する自転車事故に対応するため、都市内の自転車道のネットワークを構築するなど、自転車利用環境の整備が必要



【自転車レーン（パリ）】

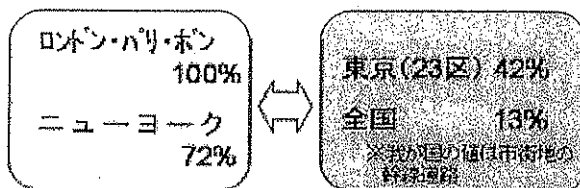
※パリでは、自転車専用道路を13年間で約400km整備

- ・ 全国98地区の自転車通行環境整備モデル地区において、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間等を整備推進（平成21年度末までに完了）
- ・ 自転車道ネットワークの整備を図る意欲のある都市に対する支援を検討

## ◎ 無電柱化の推進

■ 我が国の無電柱化は、欧米の主要都市に比べて立ち遅れている中、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情から、無電柱化の推進が困難であり、新たな施策が必要

- ・ 次期無電柱化推進計画の策定
- ・ 歩道のない狭隘な道路等、地域の実情に応じ、軒下・裏配線等の多様な無電柱化手法を積極的に活用
- ・ 軒下・裏配線に対する支援、住民参加型の計画策定の費用に対する支援【新規】



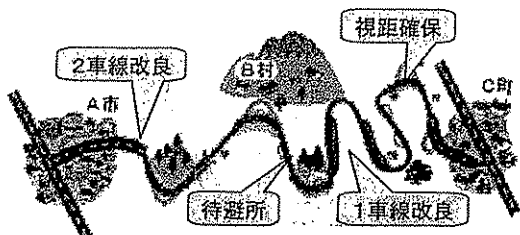
## ◎ 地域の自立を支える生活幹線道路の整備

■ 地域において安全で快適な移動を実現するため、ネットワークとしての機能や安全な走行の確保が必要

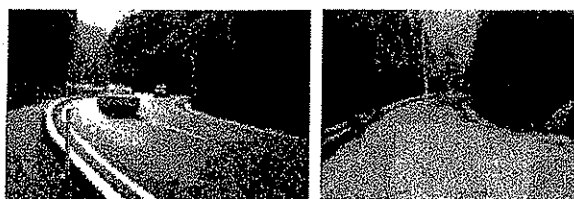
- ・ 生活圏の中心部への道路網や救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進
- ・ 整備に当たっては、地方への貸付金を継続し、活用

■ 地域の実情に応じた道路整備をより一層推進するため、過大な道路整備の一因との指摘がある道路構造令の運用改善等が必要

- ・ 構造令の趣旨の周知徹底や工夫事例の共有等による弾力的運用の徹底【新規】



【1.5車線の道路整備のイメージ】



2車線+歩道整備

1車線+待避所設置

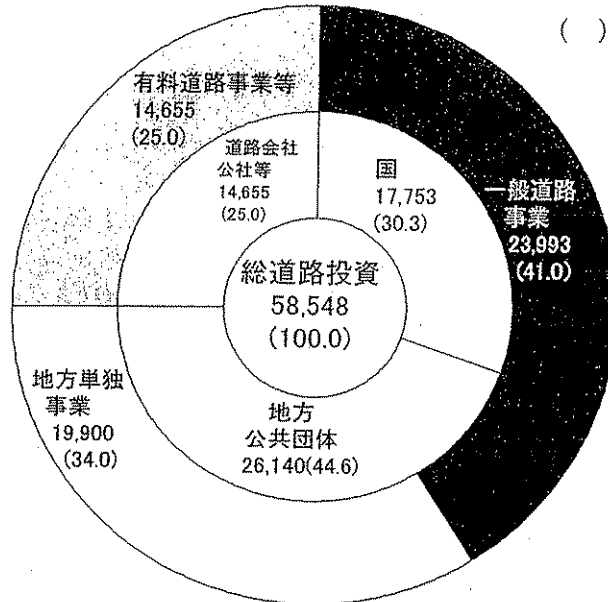
【各々の地域の実情に応じ、補助事業で整備された道路】

## 2 平成21年度道路投資の内訳等

### (1) 道路投資の事業別構成

(単位：億円)

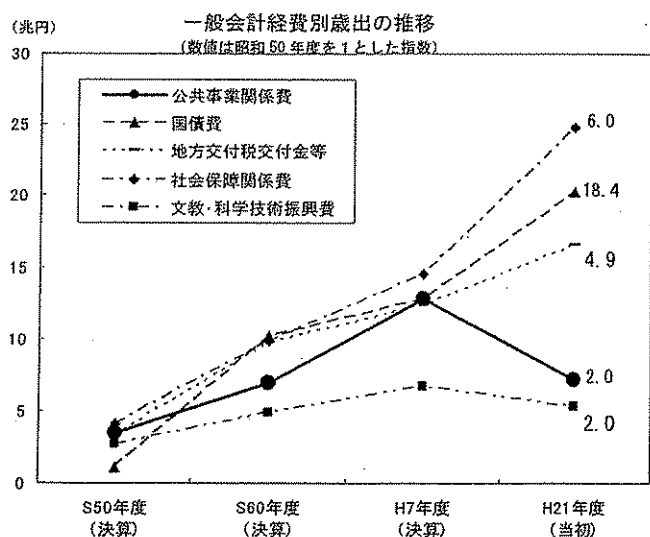
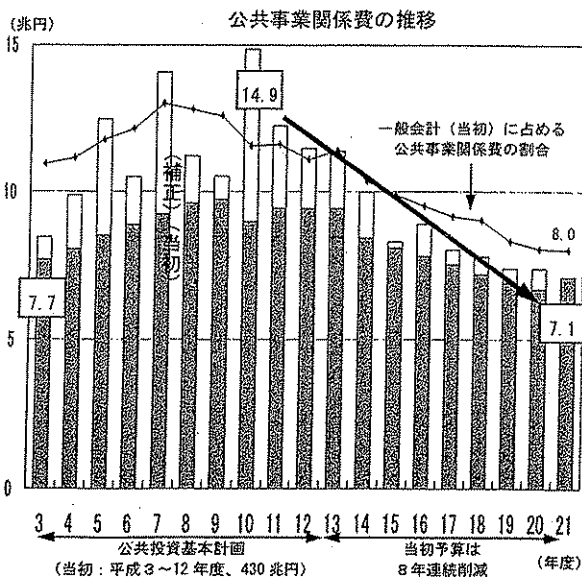
( ) 内は構成比 (単位：%)



- <注> 1. 外円は事業別、内円は事業主体別  
 2. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある  
 3. 有料道路事業等には、都市再生機構が実施する事業に係る経費等を含む  
 4. この他に、地域活力基盤創造交付金 9,400 億円があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる

### (2) 公共投資の水準

- 「基本方針 2006」、「基本方針 2007」等に則り最大限の削減
  - 平成 21 年度は 7.1 兆円で景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を大幅に下回る状況 (平成 10 年度 (補正後) から半減以下)
  - 他の経費と比べても一段と厳しい重点化
- ※特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額が一般会計計上に変更されることから見かけ+5.0%の増。ただし、この特殊要因を除いて平成 20 年度当初と比較すれば▲5.2%の減



## 5 高規格幹線道路及び地域高規格道路の状況

### (1) 高規格幹線道路の供用延長

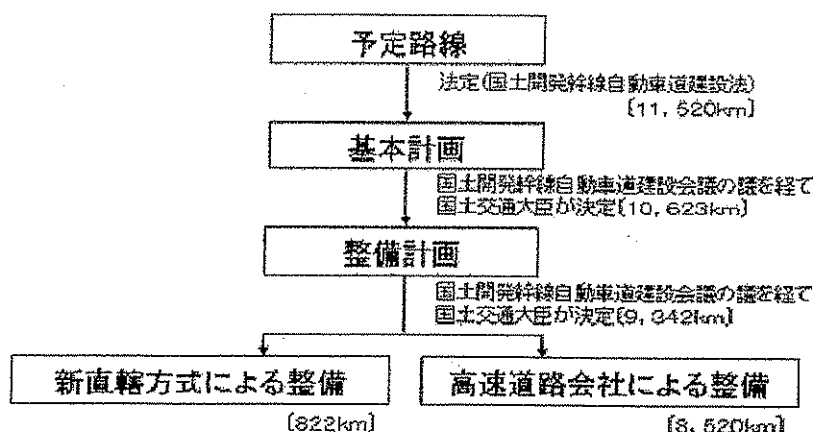
(単位：km)

	総延長	20年度末 供用延長 ( )進捗率		21年度末 供用延長 ( )進捗率	
		延長	進捗率	延長	進捗率
高規格幹線道路	約14,000	9,489	(68%)	9,665	(69%)
高速自動車国道	11,520	〈720〉 7,641	(73%) (66%)	〈748〉 7,729	(74%) (67%)
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	約2,480	1,128	(45%)	1,188	(47%)

〈注〉1. 高速自動車国道の〈 〉内は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路である  
(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれている)

2. 一般国道自動車専用道路の供用延長には、一般国道のバイパス等を活用する区間が含まれる
3. 総延長は、高速自動車国道においては、国土開発幹線自動車道建設法第3条及び高速自動車国道法第3条、本州四国連絡道路及び一般国道においては、国土交通大臣の指定に基づく延長を示す

### (2) 高速自動車国道の整備手続き



### (3) 地域高規格道路の路線・区間の指定状況

(平成21年1月現在)

	候補路線	計 画 路 線				
		路線数	路線数	路線指定 延 長	調査区間 延 長	整備区間 延 長
地域高規格道路	110路線	186路線	約 6,950km	約 1,168km	3,183km	1,895km

- 〈注〉1. 候補路線：地域高規格道路として整備を進めることの妥当性・緊急性等について検討を進める路線  
 2. 計画路線：地域高規格道路として整備を進めていくため、基礎的データの収集、路線全体の整備計画の検討等を進める路線  
 3. 調査区間：計画路線のうち、ルート選定、整備手法、都市計画、環境影響評価等の調査を進める区間  
 4. 整備区間：計画路線のうち、事業着手に向けて、都市計画決定手続き、環境影響評価手続き、予備設計等を進める区間  
 5. 供用延長：一般国道自動車専用道路と重複する区間は除く(H20年度末見込み)

# 道路整備に関する 提 言 ・ 要 望

北 海 道

北海道市長会

北海道町村会

北海道高速道路建設促進期成会

北海道道路利用者会議

北海道道路整備促進協会

広大な面積に180の市町村が点在する本道は、広域分散型社会を形成しており、人の移動、物資の輸送の大半を自動車交通に依存していることから、道路は道民生活や経済・社会活動を支える最も重要な社会基盤であります。

しかしながら、本道の道路整備は、冬期間における厳しい気象条件の克服、台風などの自然災害時に発生する交通障害、交通事故の多発、道路施設の計画的な補修・更新など解決すべき課題を抱えており、高規格幹線道路から住民に最も密着した市町村道に至る道路網の計画的・体系的整備が是非とも必要であります。

特に、高規格幹線道路ネットワークの形成は、圏域間の交流・連携の強化、地域経済の活性化、地域医療の充実などを図る上での最重要課題の一つであります。

このようなことから、以下の事項について要望いたします。

- 1 高規格幹線道路ネットワークの早期形成を図るため、未だ着手の見通しが立っていない、抜本の見直し区間の未着手区間や基本計画区間などについて、早期に国土開発幹線自動車道建設会議を開催し、その着手を決定すること
- 2 冬期交通における安全性の確保、交通事故対策、自然災害時の交通機能の確保など、地域の暮らしを支える道路整備を推進すること
- 3 地域活力基盤創造交付金については、地方の自主性や裁量性を高め、将来にわたり地方にとって使いやすい制度とするとともに、地域に密着した道路整備や適切な維持管理が確実に行われるよう、必要な額を確保すること

- 4 高度経済成長期に整備された道路ストックの老朽化に対応するため、計画的な維持補修を実施し、施設の長寿命化を図るなど、安全性・耐久性を高めること
- 5 今後の道路事業の評価にあたっては、救急医療や安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果を考慮し、総合的な事業評価手法となるように検討すること

平成21年5月21日

北海道知事

北海道市長会会長

北海道町村会会長

北海道高速道路建設促進期成会会長 北海道知事

北海道道路利用者会議会長

北海道道路整備促進協会会長

室蘭市長

乙部町長

北海道知事

蘭越町長

高橋 はるみ

新宮 正志

寺島 光一郎

高橋 はるみ

柿木 克弘

宮谷内 留雄

# 北海道高規格幹線道路網図

平成21年4月1日現在

区分	区域	総延長 (km)	整備計画延長		供用延長		北海道内 全国供用率
			延長(km)	率(%)	延長(km)	率(%)	
高規格幹線道路	全国	14,000	11,119	79.4	9,468	67.6	71.1
	北海道	1,825	1,148	62.9	937	51.4	
高速自動車国道	全国	11,520	9,342	81.1	(720)	66.3	69.6
	北海道	1,375	869	62.7	327	23.8	
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路含む)	全国	2,480	1,777	71.7	1,107	44.6	45.5
	北海道	245	259	105.7	184	74.9	

※( )書きは、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の外書きであり、高規格幹線道路の設計には含まれている。

士別市多寄町～名寄間  
未着手区間  
L=12km

北海道縦貫自動車道  
士別剣淵～名寄間  
(新直轄方式)  
抜本的見直し区間  
L=24km

北海道横断自動車道  
足寄～北見間  
(新直轄方式)  
抜本的見直し区間  
L=79km

北海道横断自動車道  
黒松内～余市間  
基本計画区間  
L=79km

士別市旭川市間  
未着手区間  
L=50km

● 人口10万人以上の都市  
◆ 支庁所在地

凡例	路線名	延長(km)
高速自動車国道	供用区間	北海道縦貫自動車道 681
	整備計画区間	北海道横断自動車道 根室線 694 網走線
	基本計画区間	
一般国道自動車専用道路	日高自動車道	120
	深川留萌自動車道	50
	旭川紋別自動車道	130
	帯広広尾自動車道	80
	函館江差自動車道	70
高速自動車国道に並行する自動車専用道路	供用区間	
	事業区間	

※事業区間には着工準備区間を含む

## 決 議 (案)

我々の活動の基本的な理念は、地域住民が豊かに、そして安全・安心に暮らし続けることの出来る地域社会を建設するために、必要不可欠な基礎的インフラとしての道路整備を推進することである。

ここ数年の地方行政は、慢性的な税収悪化に加え、少子高齢化の進展と国際競争に伴う製造業の不振などにより、地域社会を経営するうえで困難な状況が続いていたが、昨年からの世界不況のために事態はさらに深刻である。加えて経済的地域格差の拡大は、地域住民の生活においても所得格差をさらに増大させる結果となり、住民福祉を維持するための厳しい行政運営と投資的経費の抑制を余儀なくされてきた。

このような時代だからこそ国は、地方が国際競争力を持ち、それぞれの地域社会において産業の活性化が図られ、さらには国民生活の安全・安心が担保されるよう幹線道路及び地域の生活に密着した道路の整備を推進し、地方の継続的自立を支援すべきである。

そのためにも、次の事項について特段の配慮を強く要望する。

- 一、地方の産業が活性化され、国際競争力の強化を図るため、高速自動車国道等の基幹的な道路ネットワークの整備を確実に進めること。
- 一、慢性的な渋滞の解消、開かずの踏切対策、交通事故対策をはじめ、地域の暮らしを支える道路や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進すること。
- 一、平成二十一年度に創設された地域活力基盤創造交付金については、地域の生活に密着した道路整備が安定的に実施されるよう、必要な額を確保すること。
- 一、老朽化する道路ストックの増大に対応し、適時適切な修繕等による効率的な道路ストック管理を行い、安全性・耐久性を高めること。
- 一、今後の事業評価の実施に当たっては、地域からの提案を反映させる等、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果を総合的に評価すること。

平成二十一年五月二十一日

道路整備の充実を求める全国大会

# 決議(案)

道路は、国民生活や経済・社会活動を支える最も基礎的なインフラであり、整備を求める地方の声は切実なものがある。

少子高齢化が進展している中、地域間格差の解消を図り、活力ある地域づくり・都市づくりを推進するとともに、環境問題に対処し、安全で安心できる国土の実現を図るためには、高速道路から生活道路までのネットワークの整備が重要である。

平成二十一年度より道路特定財源制度が廃止され、一般財源化されたが、未だ道路整備の状況は質・量ともに十分であるとは言えない。道路整備に対する国民のニーズが依然強いことを踏まえ、引き続き道路整備の推進が強力に図り、納税者の理解を得るよう努めることが必要である。

そのためにも、次の事項について特段の配慮を強く要望する。

一、高速道路から日常生活に身近な生活道路まで、バランスのとれたネットワークの整備や、慢性的な渋滞の解消、開かずの踏切対策、交通事故対策をはじめ、自動車利用者が求める道路整備については、必要な予算を確保し、滞ることなく着実に推進すること。

一、平成二十一年度に創設された地域活力基盤創造交付金については、地域の生活に密着した道路整備が安定的に実施されるよう、必要な額を確保すること。

一、自動車利用者が負担している税の用途は、納税者の理解を得られるものとする。

一、高速道路については、利用者の声も踏まえつつ、高速道路料金の引下げやスマートインターチェンジの整備等により、引き続き、利用者の利便性向上に努めること。

一、老朽化する道路ストックの増大に対応し、適時適切な修繕等による効率的な道路ストック管理を行い、安全性・耐久性を高めること。

一、今後の事業評価の実施に当たっては、地域からの提案を反映させる等、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果を総合的に評価すること。

一、道路利用者の意見を反映した道路整備を推進すること。

平成二十一年五月二十六日

全国道路利用者会議  
第六十一回定時総会



北海道は、広大な面積に180の市町村から成る広域分散型社会を形成し、住民の移動や物資の輸送の大半を自動車交通に依存していることから、道路は住民生活や経済・社会活動を支える最も重要な社会基盤となっている。

また、冬期間における厳しい気象条件に加え、台風などの自然災害時に発生する交通障害や交通事故の多発、道路施設の計画的な補修・更新など、多くの解決すべき課題を抱えている。

以上のことから、高規格幹線道路から住民に最も密着した市町村道に至る道路網の計画的・体系的整備はぜひとも必要であり、特に、全国に比べて大きく立ちおけている高規格幹線道路ネットワークの形成は、圏域間の交流・連携の強化、住民の命にかかわる救急搬送といった地域医療の充実などを図る上での最も重要な課題の一つである。

こうした中、政府においては、道路特定財源の来年度からの一般財源化を閣議決定したところであるが、国、地方を通じて極めて厳しい財政状況のもとで、いかに地方の道路整備に必要な財源が確保されていくのか、非常に危惧される所である。

このような状況を踏まえ、次の事項について強く要請する。

#### 記

- 1 道路特定財源の一般財源化に当たっては、地方が必要とする道路の整備や維持管理に要する財源の確保を明確にすること。
- 2 新たな整備計画の策定に当たっては、立ちおけている高規格幹線道路の整備や安全で安心な冬期交通の確保など、北海道の実績に十分配慮した道路整備が着実に推進できるようにすること。
- 3 地方の自主性・裁量性を生かし、地域の道路整備のさまざまな課題に対応することができる地方道路整備臨時交付金制度を継続し、さらに拡充を図ること。
- 4 今年度の暫定税率失効に伴う国道及び地方道の道路整備財源の減少分については、国の責任において確実に措置すること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成20年10月3日

北海道芽室町議会議長 高橋 源

衆議院議長  
参議院議長  
内閣総理大臣  
総務大臣  
財務大臣  
国土交通大臣

殿

## 委員会の閉会中の継続審査及び調査の申し出について

平成21年第7回町議会定例会

申出 月日	委員会名	審査 調査	事 件	理 由
10.5	経済常任委員会	調査	・所管に属する事項について	会期中の所管 事務調査が困 難なため

## 〈参考〉

・平成20年10月3日開催の町議会定例会への申し出状況

申出 月日	委員会名	審査 調査	事 件	理 由
10.3	経済常任委員会	調査 " "	・道路整備について ・住宅施策について ・所管に属する事項について	会期中の所管 事務調査が困 難なため